Intitulé : Landsbesluit, houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van artikel 20 van de Luchtvaartverordening (AB 1989 no. GT 58)

Citeertitel: Luchtverkeersbesluit

Vindplaats : AB 1993 no. GT 48

Wijzigingen: Geen

HOOFDSTUK I

Inleidende bepalingen

Artikel 1

Dit besluit is van toepassing op alle luchtvaartuigen welke zich op of boven het rechtsgebied van Aruba bevinden, alsook op in het Arubaans luchtvaartregister ingeschreven luchtvaartuigen, waar deze laatste zich ook mogen bevinden.

Artikel 2

1. Voor de toepassing van de voorschriften in dit besluit wordt verstaan onder:

luchtvaartuig : een toestel dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van de krachten welke de lucht daarop uitoefent;

aerostaat : een toestel dat statisch in de lucht kan worden gehouden;

ballon : een aerostaat (vrij of aan een kabel bevestigd) welke niet van een voortstuwingsinrichting is voorzien;

luchtschip : een aerostaat welke is voorzien van een voortstuwingsinrichting;

vliegtuig : een van een voortstuwingsinrichting voorzien toestel dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden ten gevolge van reactiekrachten op vlakken welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

zweefvliegtuig : een niet van een voortstuwingsinrichting voorzien toestel dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden ten gevolge van reactiekrachten op vlakken welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

kabelvlieger : een niet van een voortstuwings- noch van een besturingsinrichting voorzien toestel dat, bevestigd aan een op de grond vastgemaakte kabel, dynamisch in de lucht kan worden gehouden ten gevolge van reactiekrachten op vlakken welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

kunstvluchten : vluchten waarbij de bestuurder door middel van de besturingsinrichtingen het vliegtuig standen doet aannemen en bewegingen doet uitvoeren, welke afwijken van de bij de normale vlucht voorkomende standen en bewegingen;

acrobatische op- : opstijgingen, onderscheidenlijk landingen, welke

stijgingen, onderscheidenlijk landingen	zodanig van de normale opstijgingen, onderscheidenlijk landingen, afwijken, dat zij gevaar opleveren hetzij voor het luchtvaartuig zelf, hetzij voor andere luchtvaartuigen, hetzij voor personen of voorwerpen op de grond.

2. Voor de toepassing van dit besluit gelden de volgende bepalingen:

a. een luchtvaartuig wordt geacht zich op het water te bevinden, wanneer een onderdeel van het luchtvaartuig zich in aanraking met het water bevindt;
b. een luchtvaartuig dat zich in de lucht of op het water bevindt, wordt geacht varende te zijn, wanneer het niet aan de grond of aan een vast voorwerp op de grond of in het water is vastgemaakt;
c. een luchtvaartuig dat varende is in de lucht of op het water, wordt geacht vaart te lopen, wanneer het snelheid heeft onderscheidenlijk ten opzichte van de lucht of van het water;
d. een luchtvaartuig wordt geacht niet te kunnen manoeuvreren, wanneer het niet in staat is bewegingen uit te voeren, welke in dit besluit zijn voorgeschreven;
e. onder dag wordt verstaan de tijd tussen zonsopgang en zonsondergang;
f. onder nacht wordt verstaan de tijd tussen zonsondergang en zonsopgang;
g. onder landingsterrein wordt verstaan het voor het opstijgen en landen bestemde gedeelte van een luchtvaartterrein, aangewezen of goedgekeurd ten behoeve van vliegtuigen;
h. onder zichtbaar wordt ten aanzien van de te voeren lichten verstaan zichtbaar bij donkere nacht en heldere dampkring.

Artikel 3

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verantwoordelijk voor de nakoming van de voorschriften van dit landsbesluit en is verplicht alle maatregelen te nemen, welke daartoe nodig zijn.

2. De op de gezagvoerder van een luchtvaartuig toepasselijke voorschriften van dit landsbesluit zijn mede van toepassing op hem die een luchtvaartuig alleen bedient.

HOOFDSTUK II

Bepalingen betreffende de lichten en dagmerken

Artikel 4

1. De bepalingen, betreffende de lichten, moeten 's nachts worden nagekomen; gedurende die tijd mogen geen andere lichten welke aangezien kunnen worden voor de hierna voorgeschreven lichten, worden getoond.

2. Het voeren door luchtvaartuigen van verblindende lichten op zodanige wijze, dat daaruit voor andere luchtvaartuigen of vaartuigen gevaar of hinder kan ontstaan, is verboden.

Artikel 5

1. Een vliegtuig dat zich bevindt in de lucht of op een landingsterrein voor landvliegtuigen, moet de volgende lichten voeren:

a. aan de rechterzijde een groen licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110•, welke

hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het een evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig en naar voren is gericht, en het andere naar rechts is gericht;

b. aan de linkerzijde een rood licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110•, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het een evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig en naar voren is gericht, en het andere naar links is gericht;

c. aan de achterzijde een wit licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht naar achteren werpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 140•, welke wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke delen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig.

2. Indien een van de in het eerste lid genoemde lichten, om te voldoen aan de hierboven gestelde bepalingen, door meer lichten moet worden vervangen, behoort de sector van zichtbaarheid van elk van de laatstbedoelde lichten zodanig te worden beperkt, dat niet meer dan één daarvan vanuit één punt zichtbaar is.

3. Indien een vliegtuig een totale breedte van minder dan 20 meter heeft, kunnen de in het eerste lid genoemde lichten worden verenigd in één of meer, in het midden geplaatste lampen, mits aan de eisen van het eerste lid, betreffende de kleur en de zichtbaarheid wordt voldaan.

Artikel 6

Een op het water varend vliegtuig moet de volgende lichten voeren:

a. indien het kan manoeuvreren en niet wordt gesleept, de zijdelichten en het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 5, en bovendien aan de voorzijde een wit licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht naar voren werpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 220•, welke wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke delen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig;

b. indien het wordt gesleept, de zijdelichten en het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 4;

c. indien het niet kan manoeuvreren, twee rode lichten, daar waar deze het best zichtbaar zijn, loodrecht boven elkander geplaatst met een tussenruimte van ten minste 1 m, met dien verstande dat die lichten rondom op een afstand van ten minste 3 km moeten zichtbaar zijn, en bovendien, indien het vaart loopt: de zijdelichten en het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 4; indien het niet vaart loopt: het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 5, onderdeel c.

Artikel 7

Een vliegtuig dat voor anker ligt of op het water is vastgemaakt, moet de volgende lichten voeren:

a. in ieder geval in het midden aan de voorzijde, op de plaats waar dat het best zichtbaar is, een rood licht, loodrecht met 1 m tussenruimte geplaatst boven een wit licht, met dien verstande dat beide lichten rondom op een afstand van ten minste 2 km zichtbaar

moeten zijn;
b. indien het een totale lengte van 45 m of meer heeft, aan de achterzijde of in de nabijheid daarvan een wit licht dat lager dient te zijn geplaatst dan de aan de voorzijde te voeren lichten. Dit licht moet rondom op een afstand van ten minste 2 km zichtbaar zijn;
c. indien het een totale breedte van 45 m of meer heeft, behalve de lichten genoemd in onderdeel a of die, genoemd in de onderdelen a en b van dit artikel, aan beide zijden een wit licht ten einde de breedte van het vliegtuig aan te geven. Dit licht moet zoveel mogelijk rondom op een afstand van ten minste 2 km zichtbaar zijn.

Artikel 8

Een zweefvliegtuig moet in de gevallen waarin vliegtuigen ingevolge de voorschriften van dit hoofdstuk lichten moeten voeren, een wit licht voeren, dat zoveel mogelijk rondom zichtbaar dient te zijn.

Artikel 9

Een vrije ballon moet een wit licht voeren, bevestigd op niet minder dan 5 m en niet meer dan 10 m onder de mand. Dit licht moet rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 3 km.

Artikel 10

1. Een kabelballon of een kabelvlieger moet voorzien zijn van twee witte, met een tussenruimte van 4 m loodrecht boven elkaar geplaatste lichten, waarvan het bovenste licht moet zijn aangebracht op ten minste 5 m en ten hoogste 10 m onder de mand of, indien geen mand aanwezig is, onder de onderkant van de ballon of van de vlieger. Zij moeten rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 3 km.

2. Bovendien moeten aan de kabel waaraan de ballon of de vlieger bevestigd is, op afstanden van 300 m, te rekenen van de in het eerste lid bedoelde groep van twee lichten af, zijn aangebracht groepen van twee witte lichten, overeenkomstig die welke in het eerste lid zijn omschreven. Indien de onderste groep door wolken wordt bedekt, moet bovendien een groep onder de onderzijde van de wolken aangebracht worden. Bovendien moet de plaats van het voorwerp waaraan de ballon op de grond is vastgemaakt, worden aangeduid door een groep van twee lichten, overeenkomstig die welke in het eerste lid zijn omschreven.

3. Overdag moet de kabel van een kabelballon zijn voorzien van windzakken op afstanden van ten hoogste 100 m, te rekenen van de mand of, indien geen mand aanwezig is, van de onderkant van de ballon af. De windzakken behoren te zijn ter lengte van ten minste 2 m en ten minste 0,2 m in doorsnede en moeten voorzien zijn van afwisselend witte en rode dwarse banen van 0,5 m breedte.

4. Overdag moet de kabel van een kabelvlieger worden gemerkt op overeenkomstige wijze als in het derde lid is omschreven ten aanzien van de kabel van een kabelballon, dan wel door middel van voldoende stevige papieren wimpels op afstanden van 50 m te rekenen van de onderkant van de vlieger af. De wimpels die een lengte van ten minste 0,8 m en een grootste breedte van ten minste 0,3 m behoren te hebben, moeten worden gekenmerkt door afwisselend witte en rode banen van een breedte van 0,1 m.

Artikel 11

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 12, moet een luchtschip dat varende is, de volgende lichten voeren:

a. aan de voorzijde een wit licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweedevlakshoek van 220•, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke delen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip;
b. aan de rechterzijde een groen licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110•, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het een evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip en naar voren is gericht, en het andere naar rechts is gericht;
c. aan de linkerzijde een rood licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110•, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het ene evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip en naar voren is gericht, en het andere naar links is gericht;
d. aan de achterzijde een wit licht, zodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 140•, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke delen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip.

2. Indien een van de in het eerste lid genoemde lichten om te voldoen aan de hierboven gestelde bepalingen door meer lichten moet worden vervangen, behoort de sector van zichtbaarheid van elk van de laatstbedoelde lichten zodanig te worden beperkt, dat niet meer dan één daarvan vanuit een punt zichtbaar is.

Artikel 12

1. a. Een luchtschip dat varende is en niet kan manoeuvreren (of waarvan de motoren opzettelijk zijn stopgezet), of dat wordt gesleept, moet aan de voor- en achterzijde de in artikel 11, onderdelen a en d, genoemde witte lichten voeren en bovendien onder het luchtschip twee met 4 m tussenruimte loodrecht boven elkaar geplaatste rode lichten. Het bovenste licht moet 8 m onder de stuurgondel worden aangebracht. Beide lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 3 km zichtbaar zijn;
b. bovendien moeten, wanneer het luchtschip dat zich in de in onderdeel a omschreven omstandigheden bevindt, vaart loopt, de in artikel 11, onderdelen b en c, genoemde zijdelichten worden gevoerd.

2. Overdag moet het luchtschip dat zich in de in onderdeel a van het eerste lid omschreven omstandigheden bevindt, voorzien zijn van twee zwarte ballen of overeenkomstige zwarte voorwerpen elk van 0,6 m in doorsnede, welke met een tussenruimte van 4 m loodrecht boven elkaar worden geplaatst en rondom zichtbaar moeten zijn. Zo nodig kunnen ter voldoening aan deze eisen de tekens dubbel worden aangebracht.

Artikel 13

1. Een luchtschip dat aan een landingsmast is gemeerd, moet aan

of bij de achterzijde een wit licht voeren, dat rondom op een afstand van ten minste 5 km zichtbaar is.

2. Elk luchtschip dat boven de grond of boven het water aan een kabel vastligt, moet van voren het in artikel 11, onderdeel a, bedoelde witte licht en van achteren het in artikel 11, onderdeel d, bedoelde witte licht voeren. Bovendien moeten het luchtschip en de ankerkabel op overeenkomstige wijze worden verlicht of afgebakend als in artikel 10 ten aanzien van kabelballons is voorgeschreven.

3. Een luchtschip dat bezig is te meren, zal geacht worden varende te zijn en niet te kunnen manoeuvreren tot op het ogenblik dat het geheel vastligt.

Artikel 14

Indien een van de lichten welke in de artikelen 4 tot en met 13 ten aanzien van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig zijn voorgeschreven, ophoudt te branden en niet terstond weer kan worden ontstoken, moet dat luchtvaartuig landen, zo spoedig als het dit zonder gevaar kan doen.

HOOFDSTUK III

Bepalingen betreffende de seinen

Artikel 15

Het geven van andere seinen dan die welke in dit landsbesluit zijn voorgeschreven of krachtens dit landsbesluit zijn toegelaten, en die voor deze seinen zouden kunnen worden gehouden, is verboden.

Artikel 16

1. Een luchtvaartuig dat, zonder daartoe genoodzaakt te zijn, bij nacht wenst te landen op een luchtvaartterrein waar dienstpersoneel aanwezig is, moet vóór de landing lichtschitteringen vertonen door middel van een lantaarn of een schijnwerper, niet zijnde een van de in de vorige artikelen bedoelde lichten, dan wel een onderbroken geluidsein geven. Bovendien moet het met behulp van de internationale Morse Code door middel van geluidseinen of lichtseinen een groep van twee letters weergeven, gevormd door de eerste letter van zijn nationaliteitskenmerk en de laatste letter van zijn inschrijvingskenmerk.

2. Indien de toestemming tot het landen wordt gegeven, zal dit geschieden door op de grond dezelfde lettergroep te herhalen door middel van een groen licht en dit te doen volgen door groene lichtschitteringen.

3. Het bepaalde in dit artikel sluit niet uit dat het verzoek om te landen, alsmede het daarop volgende antwoord in plaats van op de wijze, in het eerste en tweede lid aangegeven, langs radiotelegrafische of radiotelefonische weg kan worden overgebracht.

4. Ingeval een vliegtuig 's nachts is geland op een luchtvaartterrein voor watervliegtuigen waar dienstpersoneel aanwezig is, zal de toestemming om zich naar de aanlegplaats te begeven worden gegeven door middel van overeenkomstige seinen als die welke zijn voorzien in het tweede lid van dit artikel, met dien verstande dat die seinen met een wit licht zullen worden gegeven.

Artikel 17

Het op de grond afvuren van een rode lichtkogel of tonen van een rood schitterend licht geeft te kennen dat geen enkel luchtvaartuig mag landen.

Artikel 18

Een luchtvaartuig dat bij nacht genoodzaakt is om te landen, moet vóór de landing met zijn navigatielichten een aantal korte schitteringen maken.

Artikel 19

1. Indien een luchtvaartuig zich in groot en onmiddellijk dreigend gevaar bevindt en dringend hulp behoeft, moet het op enigerlei wijze trachten de aandacht tot zich te trekken, waartoe het bij voorkeur de volgende noodeisen, hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk, moet geven:

a. het internationale sein ...---... te geven door middel van optische of radiotelegrafische seinen; bij gebruik van radiotelefonie het noodsein MAYDAY (overeenkomende met de Franse uitspraak van de uitdrukking "m'aider");
b. het vlaggennoodsein N C van het internationale seinboek;
c. het afstandsein, bestaande uit een vierkante vlag waarboven of waaronder een bal of een voorwerp dat op een bal gelijkt;
d. een aangehouden toon met een geluidgevend werktuig;
e. een sein, bestaande uit het met korte tussenpozen één voor één afvuren van witte lichtkogels.

2. Indien een luchtvaartuig een zeer dringend bericht heeft over te brengen, betreffende zijn eigen veiligheid, de veiligheid van een luchtvaartuig dat in zicht is, of wel van een persoon aan boord of in zicht daarvan, zal dat luchtvaartuig dat bericht doen voorafgaan door het internationale spoedsein XXX.

3. Indien een luchtvaartuig radiotelegrafisch of radiotelefonisch te kennen wenst te geven dat het zich in moeilijkheden bevindt, of dat het gedwongen is op het land of op water te dalen, zonder dat onmiddellijke hulp nodig is, zal dat luchtvaartuig het internationale spoedsein PAN geven.

4. Indien een luchtvaartuig een bericht wil seinen, dat betrekking heeft op de veiligheid van de navigatie, of belangrijke inlichtingen wenst te geven met betrekking tot meteorologische waarschuwingsberichten, zal dat luchtvaartuig dat bericht doen voorafgaan door het internationale veiligheidsein TTT.

5. De uitzending van de in het eerste lid, onderdeel a, het tweede, derde en vierde lid van dit artikel genoemde seinen dient te geschieden in overeenstemming met de ter zake van het radioverkeer met luchtvaartuigen gegeven voorschriften. Het in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde noodsein en het in het tweede lid bedoelde spoedsein kunnen slechts met toestemming van de gezagvoerder van het luchtvaartuig worden uitgezonden.

Artikel 20

Om een luchtvaartuig te waarschuwen dat het zich in de nabijheid van een verboden gebied bevindt en zijn koers moet veranderen, zullen de navolgende seinen worden gebruikt:

a. overdag drie, met tussenpozen van tien seconden af te vuren, projectielen, waarvan de zich bij het springen ontwikkelende witte rookwolken tezamen de door het luchtvaartuig te volgen richting

aanduiden;
b. 's nachts drie, met tussenpozen van tien seconden af te vuren, projectielen, waarvan de zich bij het springen ontwikkelende lichten of witte sterren tezamen de door het luchtvaartuig te volgen richting aanduiden.

Artikel 21

1. Om aan een luchtvaartuig het bevel tot landen kenbaar te maken zullen de volgende seinen worden gebruikt:
a. overdag drie, met tussenpozen van tien seconden af te vuren, projectielen, welke bij het springen een zwarte of gele rookwolk ontwikkelen;
b. 's nachts drie, met tussenpozen van tien seconden af te vuren projectielen, welke bij het springen groene sterren of groen licht ontwikkelen.

2. Om zo nodig het landen van een ander luchtvaartuig dan dat waarvoor het bevel tot landen bestemd is, te voorkomen, zal bovendien het laatstbedoelde met tussenpozen door een zoeklicht worden beschenen.

Artikel 22

In geval van nevel, mist, sneeuwval of hevige regen, hetzij overdag, hetzij 's nachts, zal een luchtvaartuig dat zich op het water bevindt, de volgende geluidsseinen geven:
a. indien het luchtvaartuig niet ten anker ligt of gemeerd is en zich niet op eigen kracht voortbeweegt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten een geluidssein, bestaande uit twee stoten welke ongeveer vijf seconden duren en gescheiden zijn door een tussenpoos van ongeveer één seconde;
b. indien het luchtvaartuig ten anker ligt of gemeerd is, het snel luiden met een voldoende heldere klok of gong gedurende ongeveer vijf seconden met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

HOOFDSTUK IV

Algemene bepalingen betreffende het verkeer in de lucht

Artikel 23

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 48, moeten:
a. vliegtuigen steeds uitwijken voor aerostaten, alsook voor zweefvliegtuigen en kabelvliegers;
b. luchtschepen steeds uitwijken voor ballons, alsook voor zweefvliegtuigen en kabelvliegers.

2. Een luchtschip dat niet kan manoeuvreren, wordt voor de toepassing van dit artikel beschouwd als een vrije ballon.

Artikel 24

Indien de omstandigheden dit veroorloven, kan gevaar voor aanvaring met een ander luchtvaartuig worden bemerkt door nauwlettend de peiling en de elevatiehoek ten opzichte van dat luchtvaartuig waar te nemen. Indien die peiling en die elevatiehoek niet aanmerkelijk veranderen, moet gevaar voor aanvaring geacht worden te bestaan.

Artikel 25

1. De uitdrukking "gevaar voor aanvaring" omvat elke kans op een ongeval, veroorzaakt doordat luchtvaartuigen te dicht in elkanders nabijheid komen.

2. Elk luchtvaartuig dat ingevolge deze voorschriften verplicht is om, ten einde een aanvaring te vermijden, voor een ander luchtvaartuig uit te wijken, moet zich op een in verband met de omstandigheden voldoende afstand van dat luchtvaartuig verwijderd houden.

Artikel 26

Onverminderd het bepaalde in de onderdelen a en b van het eerste lid van artikel 23 en in artikel 48, en behoudens de gevallen waarin vliegtuigen zich in gesloten verband voortbewegen, voor zover die vliegtuigen onderling betreft, moet een luchtvaartuig, voorzien van een voorstuwingsinrichting, bij het in acht nemen van de in artikel 25 vermelde bepaling, betreffende het gevaar voor aanvaring, manoeuvreren overeenkomstig de in de artikelen 27 tot en met 41 gegeven voorschriften, zodra het waarschijnlijk is dat het bij het behouden van zijn koers binnen een afstand van 200 m aan enig deel van een ander luchtvaartuig zal voorbijgaan.

Artikel 27

Indien twee luchtvaartuigen, voorzien van een voortstuwingsinrichting, recht of bijna recht tegen elkaar in sturen, moeten beiden naar rechts uitwijken.

Artikel 28

Indien twee luchtvaartuigen, voorzien van een voortstuwingsinrichting, koersen volgen, welke elkaar kruisen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft, voor dit laatste uitwijken.

Artikel 29

1. Een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig inhaalt, moet voor het laatste uitwijken door zijn eigen koers naar rechts te verleggen en niet door te duiken.

2. Een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig nadert vanuit een richting welke met de koers van het laatste een hoek maakt van meer dan 100•, dat wil zeggen dat het zich ten opzichte daarvan in een zodanige stand bevindt, dat het bij nacht geen van de beide zijlichten van dat luchtvaartuig zou kunnen zien, moet zich gedragen als een luchtvaartuig dat het laatste inhaalt. Geen daarop volgende verandering van de peiling tussen beide luchtvaartuigen zal het inhalende luchtvaartuig tot een, volgens deze bepalingen, kruisend luchtvaartuig maken of het ontslaan van de verplichting om op voldoende afstand van het andere luchtvaartuig te blijven, totdat het laatstgenoemde geheel zal zijn gepasseerd.

3. Aangezien men overdag op het van achteren naderende luchtvaartuig niet altijd met zekerheid zal kunnen weten, of dit zich ten opzichte van het andere luchtvaartuig vóór of achter de bovenomschreven richting bevindt, moet het eerste in geval van twijfel als een inhalend luchtvaartuig worden beschouwd en uitwijken.

Artikel 30

1. Wanneer één van de beide luchtvaartuigen tot uitwijken verplicht is, moet het andere zijn oorspronkelijke koers en zijn oorspronkelijke snelheid houden.
2. Indien echter tengevolge van nevel of andere oorzaken het luchtvaartuig dat het recht heeft zijn koers te houden, zich zo dicht bij het tot uitwijken verplichte luchtvaartuig bevindt, dat een aanvaring door een manoeuvre van dit laatste alleen niet meer te vermijden zou zijn, is het eerste ook verplicht om zodanig te manoeuvreren, als ter voorkoming van een aanvaring nodig is.

Artikel 31

Elk luchtvaartuig dat volgens deze bepalingen gehouden is voor een ander luchtvaartuig uit te wijken, moet, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden voor het andere langs te gaan.

Artikel 32

Ten einde het verhoogde gevaar voor aanvaring, dat aanwezig is op en in de nabijheid van luchtroutes, te beperken moeten, indien dat mogelijk zal zijn en zonder gevaar zal kunnen geschieden, de in de artikelen 33 tot en met 41 voorgeschreven bepalingen worden nagekomen.

Artikel 33

Een luchtvaartuig dat zich op het kompas voortbeweegt langs de rechte lijn welke twee punten verbindt van een algemene gebruikte luchtroute, moet op een afstand van ten minste 500 m ter rechterzijde van die lijn koers houden.

Artikel 34

Een luchtvaartuig dat een aangegeven luchtroute volgt, moet op een afstand van ten minste 300 m ter rechterzijde van die luchtroute blijven.

Artikel 35

Een luchtvaartuig dat in de nabijheid van een luchtroute een terreinafscheiding (bij voorbeeld een weg, een kustlijn en dergelijke), geen deel uitmakende van een luchtroute, volgt, moet ten minste 300 m ter rechterzijde van die terreinafscheiding blijven.

Artikel 36

Een luchtvaartuig mag zich niet ter linkerzijde van en evenwijdig aan een luchtroute, lijn of terreinafscheiding als bedoeld in een van de artikelen 32 tot en met 35 voortbewegen, dan op zo grote afstand daarvan, dat luchtvaartuigen welke op de voorgeschreven wijze rechts van zodanige luchtroute, lijn of terreinafscheiding houden, vermeden worden.

Artikel 37

Een luchtvaartuig zal, indien het een luchtroute, lijn of terreinafscheiding als bedoeld in een van de artikelen 32 tot en met 35, moet kruisen, dit zo snel mogelijk onder een rechte hoek en op een in

verband met de veiligheid zo groot mogelijk hoogte doen.

Artikel 38

Indien vliegtuigen zich in gesloten verband voortbewegen, zullen zij door andere luchtvaartuigen voor de nakoming van de bepalingen van de artikelen van dit hoofdstuk als één geheel worden beschouwd. Degene die als gezagvoerder over zulk een verband van vliegtuigen is aangewezen, dan wel als leider daarvan optreedt, moet de voortbeweging daarvan zodanig leiden, dat alle tot het verband behorende vliegtuigen de bepalingen van de artikelen 23 tot en met 37 kunnen nakomen.

Artikel 39

Een luchtvaartuig mag niet van het land of het water opstijgen, zolang er gevaar bestaat voor aanvaring met een luchtvaartuig dat bezig is te landen.

Artikel 40

1. Een luchtvaartuig dat zich in een wolk, in nevel, in mist of in andere omstandigheden van slecht zicht bevindt, moet voorzichtig manoeuvreren met zorgvuldige inachtneming van de bestaande omstandigheden en toestanden.
2. Een luchtvaartuig dat onder wolken vliegt, moet, indien dat mogelijk zal zijn en zonder gevaar zal kunnen geschieden, zo ver beneden de wolkenbasis blijven, als nodig is om goed te kunnen waarnemen en waargenomen te worden.

Artikel 41

Met het oog op de toepassing van de bepalingen van de artikelen van dit hoofdstuk moet de bestuurder van een vliegtuig, behoudens in bijzondere omstandigheden, hetzij in het midden van het vliegtuig, hetzij links in het vliegtuig zijn gezeten.

HOOFDSTUK V

Bijzondere bepalingen betreffende het verkeer op of in de nabijheid van luchtvaartterreinen

§ 1 Luchtvaartterreinen voor landvliegtuigen

Artikel 42

Alvorens op een voor het algemene luchtverkeer aangewezen luchtvaartterrein te landen moet een vliegtuig ten minste een halve cirkel om dat luchtvaartterrein beschrijven. Tot het uitvoeren van de landing mag slechts worden overgegaan, indien deze naar het oordeel van de gezagvoerder van het vliegtuig zonder gevaar voor aanvaring zal kunnen geschieden.

Artikel 43

Een vliegtuig dat bij het opstijgen van of bij het landen op een luchtvaartterrein een bocht moet maken, moet dat ruim buiten het landingsterrein doen en naar links, dat wil zeggen in tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk, met dien verstande, dat bij het maken van de bocht het landingsterrein zich steeds aan de linkerzijde van het vliegtuig dient te bevinden.

Artikel 44
(vervallen)

Artikel 45

1. Het is verboden op een voor het algemene luchtverkeer aangewezen luchtvaartterrein acrobatische opstijgingen of landingen uit te voeren.
2. Tenzij een vliegtuig zich op een hoogte van meer dan 2000 m bevindt, is het verboden binnen een afstand van 4000 m van het dichtstbijzijnde punt van een luchtvaartterrein als in het eerste lid bedoeld, met dat vliegtuig kunstvluchten te verrichten.

Artikel 46

1. Een vliegtuig dat landt op of opstijgt van een luchtvaartterrein, moet dit doen tegen de wind in, uitgezonderd in die gevallen waarin de gesteldheid van het terrein daartegen beletsel vormt.
2. Ingeval op een luchtvaartterrein door middel van een sein of inrichting is aangeduid dat er windstilte heerst, moet worden geland en opgestegen in de aangegeven richting, met dien verstande dat, indien op dat terrein aanwezig is een inrichting tot aanduiding van de windrichting in de vorm van een T (landing-T), moet worden geland en opgestegen in een lijn evenwijdig aan het staande been van de T en in de richting van de voet naar de top van de T.
3. Onder windstilte wordt in het tweede lid begrepen wind met een snelheid van ten hoogste 2,5 m per seconde (9 km per uur).
4. Wanneer op een luchtvaartterrein een teken is uitgelegd, bestaande uit een rood vierkant bord voorzien van een volgens de diagonalen aangebracht geel kruis, is het verboden op dat luchtvaartterrein te landen.

Artikel 47

Indien meer vliegtuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen met de bedoeling daarop te landen, moet een zich hoger bevindend vliegtuig een zich lager bevindend vliegtuig mijden en bij de landing de voorschriften van artikel 29, betreffende het inhalen, toepassen.

Artikel 48

Voor een vliegtuig dat bezig is te landen, moet te allen tijde worden uitgeweken.

Artikel 49

1. Een vliegtuig dat op een luchtvaartterrein landt of daarvan opstijgt, moet met inachtneming van het bepaalde in artikel 46 aan de

linkerzijde voldoende ruimte laten voor het vliegtuig dat reeds is geland of bezig is op te stijgen of wel op het punt is dit te doen.

2. Een vliegtuig dat zich over een landingsterrein voortbeweegt, moet dit doen in de richting waarin moet worden geland.

Artikel 50

1. Indien zich ongeveer in het midden van het landingsterrein een witte gevulde vijfpuntige ster bevindt, moet dat gedeelte geacht worden door een denkbeeldig verticaal vlak, evenwijdig aan de windrichting, te zijn verdeeld in twee gelijke of nagenoeg gelijke zones. De zone welke zich ten opzichte van een tegen de wind in front makende toeschouwer rechts van het denkbeeldige vlak bevindt, is bestemd voor het landen, die welke zich links van dat vlak bevindt voor het opstijgen.

2. Een vliegtuig dat op een luchtvaartterrein als in het eerste lid bedoeld, wil landen, moet dit met inachtneming van het bepaalde in artikel 46 doen in het linkergedeelte van de voor het landen bestemde zone, doch het moet daarbij aan de linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig dat reeds is geland.

3. Een vliegtuig dat van een luchtvaartterrein als in het eerste lid bedoeld, wil opstijgen, moet dit met inachtneming van het bepaalde in artikel 46 doen in het linkergedeelte van de voor het opstijgen bestemde zone, doch het moet daarbij aan de linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig dat bezig is op te stijgen, dan wel op het punt is dit te doen.

4. De in het eerste lid bedoelde ster, waarvan de punten behoren samen te vallen met de hoekpunten van een regelmatige vijfhoek, moet zijn beschreven in een cirkel van ten minste 15 m middellijn.

§ 2 Luchtvaartterrein voor watervliegtuigen

Artikel 51

Een vliegtuig dat bij het opstijgen van of bij het landen op het landingsterrein een bocht maakt, moet dat naar links doen, dat wil zeggen in tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk.

Artikel 52

1. Behalve bij het landen en opstijgen of bij het vliegen op een hoogte van meer dan 700 m boven het aardoppervlak is het aan vliegtuigen verboden over het landingsterrein te vliegen.

2. Een vliegtuig dat op een afstand van minder dan 4000 m van het dichtstbijgelegen punt van het landingsterrein vliegt, moet, tenzij het zich op een hoogte van meer dan 700 m bevindt, zodanig vliegen, dat het landingsterrein zich steeds aan de linkerzijde van het vliegtuig bevindt.

Artikel 53

1. Voor een vliegtuig dat bezig is te landen, moet te allen tijde worden uitgeweken.

2. Zodra een vliegtuig geland is, moet het vrij baan maken voor elk vliegtuig dat bezig is te landen of op het punt staat op te stijgen.

3. Een vliegtuig dat is geland en zijn snelheid zodanig heeft verminderd dat het gemakkelijk op het water kan manoeuvreren, moet,

ingeval het zich naar de aanlegplaats wil begeven, dit doen door zich, voorzover nodig naar links draaiende, naar de rand van het terrein te begeven en daar de rand volgende, het midden van het terrein aan de linkerhand te houden.

4. Wanneer een vliegtuig 's nachts is geland op een luchtvaartterrein waar dienstpersoneel aanwezig is, moet het, alvorens zich overeenkomstig het derde lid naar de aanlegplaats te begeven, op en neer houden en het in het vierde lid van artikel 16 bedoelde sein afwachten.

Artikel 54

Een vliegtuig dat wil landen of opstijgen, moet met in achtneming van het bepaalde in artikel 46 jo. artikel 55 aan de linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig dat reeds is geland, en aan zijn rechterzijde zo groot mogelijke ruimte laten, ten einde een ander vliegtuig gelegenheid tot landen of opstijgen te geven.

Artikel 55

Het bepaalde in de artikelen 42, 46, 47 en 52 is op luchtvaartterrein en voor watervliegtuigen van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK VI

Bepalingen van algemene aard

Artikel 56

Een luchtvaartuig aan boord waarvan door een van de leden van de bemanning bemerkt wordt dat het zich boven een verboden gebied bevindt, moet:

a. een noodsein geven als bedoeld in artikel 19 van dit landsbesluit;
b. zich zo spoedig mogelijk buiten het verboden gebied begeven en landen op het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein.

Artikel 57

Een luchtvaartuig moet zo spoedig mogelijk landen, indien het bevel daartoe gegeven wordt:

a. op de wijze als aangegeven in artikel 21 van dit landsbesluit;
b. door middel van optische, radiotelegrafische of radiotelefonische seinen.

Artikel 58
(vervallen)

Artikel 59

Het is verboden met een vliegtuig boven de bebouwde kom van een gemeente en boven een mensenverzameling kunstvluchten uit te voeren.

Artikel 60

Het is verboden tijdens een vlucht een ander op het aardoppervlak waarneembaar geluid voort te brengen of te doen voortbrengen, dan ontstaat bij een normaal gebruik van een luchtvaartuig.

Artikel 61

1. Het is verboden met een luchtvaartuig voorwerpen in de lucht te slepen of te doen slepen, welke niet behoren tot de noodzakelijke uitrusting van dat luchtvaartuig.
2. Van het bepaalde in het eerste lid kan bij landsbesluit ontheffing worden verleend.

HOOFDSTUK VII

Slot- en strafbepalingen

Artikel 62

1. Elk luchtvaartuig dat door eigen kracht op het water manoeuvreert, zal worden beschouwd als een stoomvaartuig.
2. Zulk een luchtvaartuig moet de lichten voeren overeenkomstig de bepalingen van dit landsbesluit en niet de lichten welke voor stoomvaartuigen zijn voorgeschreven, en zal, uitgezonderd in de bijzondere hiervoren in de artikelen 19 en 22 omschreven gevallen, niet de geluidsseinen toepassen, welke voor stoomvaartuigen zijn voorgeschreven, noch geacht worden die geluidsseinen te horen.

Artikel 63

1. Bij het naleven van de bepalingen, vervat in de artikelen 23 tot en met 43 en 45 tot en met 55, moet behoorlijk worden acht gegeven zowel op aan de navigatie verbonden gevaren, op het gevaar voor aanvaringen, als op alle bijzondere omstandigheden welke ter voorkoming van onmiddellijk gevaar een afwijking van de bedoelde bepalingen noodzakelijk mochten maken.
2. In het bijzonder dient in het oog te worden gehouden dat het in nauwe vaarwaters voor stoomvaartuigen moeilijk kan zijn om de manoeuvres uit te voeren, welke nodig zijn om aanvaringen met luchtvaartuigen te voorkomen.

Artikel 64

De bepalingen van dit landsbesluit sluiten in geen geval uit de verplichting tot het nakomen van bijzondere door het bevoegde gezag uitgevaardigde voorschriften met betrekking tot het geven van verdere seinen of het voeren van andere lichten en kenmerken. Evenmin sluiten zij uit het gebruik van door de eigenaar van een luchtvaartuig met machtiging van bij landsbesluit aangenomen herkenningsseinen, die naar behoren zijn bekend gemaakt.

Artikel 65

De bepalingen van dit landsbesluit ontheffen in geen geval van de verplichting tot het nakomen van de bijzondere voorschriften welke met betrekking tot het verkeer met luchtvaartuigen in de nabijheid van luchtvaartterreinen of andere plaatsen mochten zijn uitgevaardigd.

Artikel 66

Noch de eigenaar of de houder, noch de gezagvoerder of enig ander lid van de bemanning van een luchtvaartuig zal zich op de bepalingen van dit landsbesluit kunnen beroepen ten einde te worden ontheven van

de verantwoordelijkheid voor de gevolgen welke mochten voortvloeien uit een nalatigheid in het voeren van lichten, het geven van seinen, het houden van goede uitkijk of uit veronachtzaming van die maatregelen van voorzorg, welke volgens de praktijk van het verkeer met luchtvaartuigen of naar aanleiding van bijzondere omstandigheden behoren genomen te worden.

Artikel 67

Dit landsbesluit kan worden aangehaald als Luchtverkeersbesluit.

Artikel 68
(vervallen)

Artikel 69

Met de opsporing van overtredingen van enig artikel van dit landsbesluit zijn behalve de ingevolge artikel 8 van het Wetboek van Strafvordering van Aruba daartoe bevoegde personen, belast: de leden van de Commissie van toezicht op de luchtvaart, de havenmeester, loodsen en hulploodsen, de officieren van de Koninklijke Marine en de officieren van het Nederlandse leger, die hun processen-verbaal aan de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie doen toekomen.